

⑨ 日本国特許庁 (JP)
⑩ 公開特許公報 (A)

⑪ 特許出願公開
昭56-82637

⑤Int. Cl.³
B 60 N 1/10
A 47 C 4/04

識別記号

府内整理番号
7438-3B
6417-3B

⑪公開 昭和56年(1981)7月6日
発明の数 1
審査請求 未請求

(全 5 頁)

④車両用座席

⑦特 願 昭54-160088
⑦出 願 昭54(1979)12月10日
⑦發明者 金井茂

八王子市台町2丁目23番10号

⑦出願人 立川スプリング株式会社
昭島市松原町3丁目2番12号
⑦代理人 弁理士 伊藤貞 外2名

明細書

発明の名称 車両用座席

特許請求の範囲

座席の脚部を平行リンク及びY字状リンクから成るリンク機構により形成し、該脚部を折疊むことにより上記座席のシートクッションを床面に接地若しくは近接できるようにしたことを特徴とする車両用座席。

発明の詳細な説明

本発明は車両用座席、特に貨客両用の多目的車両の折疊み座席に関するものである。

貨客両用自動車は荷物を横載する場合、後部座席のシートバックを前倒してシートクッション上に重合し、その上に荷物を載置するよう構成されているが、従来のこの種座席はシートバックをシートクッションとの間に設けられたヒンジから単に前倒する構造のため荷物を載置した場合の荷重がシートクッションの脚部に加わることになるので荷物の粗暴な積下し等により脚部を破損或いは損傷するおそれがあり、また荷物の横載室は前

倒したシートバックと天井との間の空間により形成されることになるが単にシートバックを倒伏するだけでシートクッションの高さが変わらないため横載空間は然程大きく形成できなかつた。

そこで本発明はかかる点に鑑みてなされたものでシートクッションの脚部をリンク機構によつて構成し、荷物の横載時においては脚部も折疊みシートクッションを直接床面に接地できるようにした車両用座席を提供するものである。

以下図面について本発明の一実施例を説明する。

第1図は本発明を適用した座席の一例を示し、図において(1)は本発明を適用した後部座席で、(2)は運転席を含む前部座席である。

第2図以降について本発明を適用した後部座席(1)を詳細に説明する。後部座席(1)はシートバック(11)がシートクッション(12)に対して両脚部においてヒンジ装置(13)により起伏自在に取付けられており、ヒンジ装置(13)にはシートバック(11)の後方への倒伏を阻止と共に起立状態を維持するロック部材(14)が装着されている。

(1)

(2)

またシートクツションの下面両脚部にはリンク機構によつて構成される一組の脚体¹⁹(15')が配置されている。この両脚体¹⁹(15')は左右対称に構成されるので一方の脚体¹⁹についてのみ説明し他方の脚体¹⁹(15')については図面上一方の脚体¹⁹の構成部材と対応する部材の符号に(')記号を付して説明を省略する。

この脚体¹⁹はシートクツションの側に固定される上部フレーム¹⁸と床面下に固定される下部フレーム¹⁷との間を可動片¹⁹と¹⁹により形成される平行リンクと支持片¹⁹、²⁰、²¹により形成されるY字状リンクとにより連結して構成されている。即ち上部フレーム¹⁸と下部フレーム¹⁷に対して可動片¹⁹及び¹⁹は夫々両端部を軸ビン^{(23a)(23b)}及び^{(24a)(24b)}により枢着して平行リンクを形成し、また支持片¹⁹と¹⁹は同長でこの両支持片¹⁹と他の支持片¹⁹との一端部を支持ビン¹⁹により互に回動可能に軸支し、第1の支持片¹⁹の他端を軸ビン^(26a)により下部フレーム¹⁷に、上記可動片¹⁹の枢着部^(23b)より外方に位置して枢着し、第2の

(3)

切に対して水平に位置させた状態で軸ビン¹⁹が保合される第2の凹部^(29b)から構成されている。なお、この両凹部^(29a)と^(29b)の間に1個所又は数個所の凹部を形成してもよい。更にこの操作レバー¹⁹は先端にハンドル¹⁹を突設してあり、また先端部と下部フレーム¹⁷との間にはスプリング¹⁹が架張されて常時下方に偏倚させてある。

このようにして脚体¹⁹と^(15')が対称的に構成される。

そこで両脚体¹⁹(15')が同時に動作されるよう¹⁹に第3の支持片¹⁹と⁽²²⁾の軸ビン¹⁹と⁽²⁷⁾との間及び操作レバー¹⁹と⁽³⁰⁾との間を夫々連結杆¹⁹及び¹⁹により連結して連結杆¹⁹と下部フレーム¹⁷の間には支持片¹⁹(22')を起立させる方向に偏倚させるスプリング¹⁹(36')を架張し、また可動片¹⁹と^(19')との間を横振れ防止のために杆材¹⁹により連結する。なお、第3の支持片¹⁹(22)は操作レバー¹⁹(30)を逃げるよう下部を屈曲してあり、また可動片¹⁹(19')には、倒伏時に連結杆¹⁹及び¹⁹を逃げる逃げ構造⁽³⁸⁾が形成さ

(5)

支持片¹⁹の他端は軸ビン^(26b)により上部フレーム¹⁸に、可動片¹⁹が下部フレーム¹⁷と同一線上に水平に倒伏回動したときの上部フレーム¹⁸に対する枢着部^(23a)の位置と上記第1の支持片¹⁹の下部フレーム¹⁷に対する枢着部^(26a)の位置との間隔^Aと同間隔で支持片¹⁹の枢着部^(23a)から内方へ離隔した位置に枢着してあり、また第3の支持片¹⁹の他端部には軸ビン¹⁹を突設し、その軸ビン¹⁹を下部フレーム¹⁷に可動片¹⁹と¹⁹の枢着部^(23b)と^(24b)の間ににおいて長手方向に形成した案内溝¹⁹に移動自在に保合してY字状リンクを形成している。

また下部フレーム¹⁷には案内溝¹⁹に相対して上記第3の支持片¹⁹の軸ビン¹⁹が保合される複数の保合凹部¹⁹を形成した操作レバー¹⁹が軸ビン¹⁹により上下方向に回動自在に軸支されており、この操作レバー¹⁹の保合凹部¹⁹は上記第3の支持片¹⁹が最大限に起上した状態、即ち上下部フレーム¹⁸と¹⁷が最大限に離隔した状態で軸ビン¹⁹が保合される第1の凹部^(29a)と支持片¹⁹を下部フレーム

(4)

れでいる。

次に以上のように構成される本例座席の動作を説明する。

先ずシートバック¹⁹をヒンジ装置¹³を回転中心として前方へ倒伏しシートクツション¹⁹の上に重合する。

次いで操作レバー¹⁹(30)をハンドル¹⁹(32)を引き上げることにより上方に回動し保合凹部¹⁹(29')の第1の凹部^{(29a)(29a')}を第3の支持片¹⁹(22')の軸ビン¹⁹(27')より離間してその保合を解除し、この状態でシートクツション¹⁹を前方へ押すと、第3の支持片¹⁹(22')は軸ビン¹⁹(27')が案内溝¹⁹(28')に沿つて移動し、他の第1、第2の支持片¹⁹(29')、²⁰(21')との枢着部¹⁹(25')を回転中心として回動し、これに伴い第1、第2の支持片¹⁹(29')、²⁰(21')も回動可能となり、この支持片¹⁹の枢着部は第2の可動片¹⁹(21')の下部フレーム¹⁷に対する枢着部^{(26a)(26a')}を中心とする円弧状の軌跡を描きながら移動し、第2及び第3の支持片¹⁹(21')及び¹⁹(22')は下部フレーム¹⁷

(6)

(17')に沿い、また第1の支持片凹(20')は第2の支持片凹(21')と重合するように回動され、これに伴い可動片凹(18')及び凹(19')も倒伏回動されて各可動片及び支持片が折疊されることになり上部フレーム凹(16')は下部フレーム凹(17')上に重合されシートクツシヨン凹は床面F上に直接接地された状態となる。ここでハンドル凹(32')の引き上げを解除すると操作レバー凹(30')はスプリング凹(33')により下方に回動され、第2の凹部(29b)(29b')が倒伏移動された第3の支持片凹(22')の軸ピン凹(27')に係合してロックし、各可動片及び支持片の倒伏状態が維持される。

またこの状態で第4図に示すようにシートバック凹の側面に、上端部において軸ピン凹によりスプリング凹を介して軸支すると共に保持具凹に係合保持して取付けられたアーム凹を保持具凹より外して下方へ回動し、その下端を床面Fに突き当てるによりシートバック凹の支持脚とすることができ、このアーム凹を床面Fに対してロックするようすればシートバック凹の支持と床上り

(7)

の脚体を平行リンクとY字形リンクにより成るリンク機構により構成し、床面まで完全に折疊むことが出来るようになしたので座席のシートクツシヨンは床面に直接接地させることができて荷物の積載時ににおいて荷室スペースを充分確保できると共に安定した荷物の横載面が形成できて荷物を多重にまた確実に積取でき、しかも荷物の粗暴な積下しにおいても不意に振動したり脚体に損傷を与えるおそれがなく荷物の積下し作業を容易に行うことができ、また座席の折疊み、復元操作は前後方向の押圧操作により円滑に行うことができる等の効果を有する。

図面の簡単な説明

第1図は本発明による座席の配置例の側面図でAは通常状態、Bは折疊状態を示す、第2図は本発明による座席の一例の一部省略した側面図、第3図は同脚部の斜視図、第4図は同アーム部の側面図である。

図中(I)は座席、IIはシートバック、IIIはシートクツシヨン、IV(15')は脚体、V(16')は上部フレ

(9)

を防止できる。

一方この様にして折疊んだ状態から復元するには操作レバー凹(30')を上方に回動し、保合凹部凹(29')の第2の凹部(29b)(29b')と第3の支持片凹(22')の軸ピン凹(27')との係合を解除し、この状態でシートクツシヨン凹を後方へ押すことにより第3の支持片凹(22')は軸ピン凹(27')が案内凹(28')に沿つて後方へ移動し各支持片及び可動片は夫々の枢着部を回転中心として起立回動されて上部フレーム凹は下部フレーム凹より離間し、シートクツシヨン凹は後方へ移行しながら上昇して元の位置に戻る。この動作はスプリング凹(36')の偏倚力により円滑に行われる。

このようにしてシートクツシヨン凹を戻した状態でシートバック凹を起立させる。

なお、シートバック凹のバックフレームはパネルにより形成し、この裏面にカーペットを接着することにより荷物室の床面が体裁よく形成されることになる。

以上のように本発明によれば多目的車内の座席

(8)

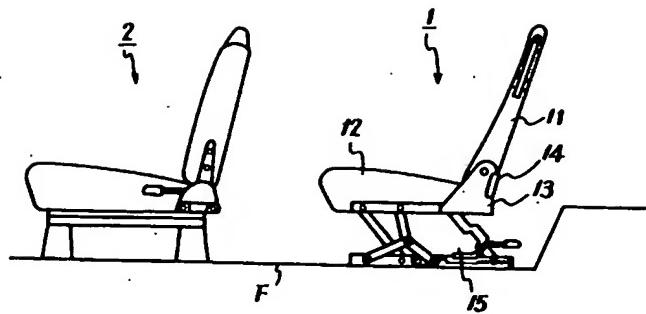
一ム、VI(17')は下部フレーム、VII(18')、VIII(19')は平行リンクを形成する可動片、IV(20')、V(21')凹(22')はY字形リンクを形成する支持片、凹(27)は軸ピン、凹(29')は保合凹部、30(30')は操作レバー、Fは床面である。

代 理 人	伊 藤 嘉	
同	仙 谷 克 己	
同	松 田 秀 雄	

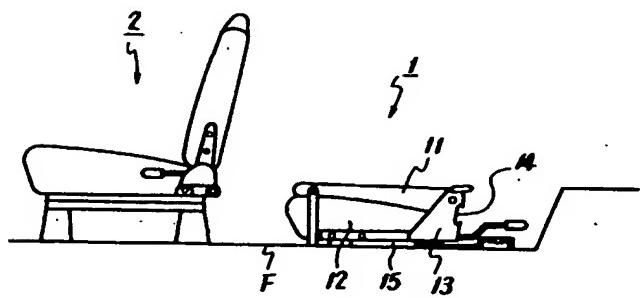
(10)

第1図

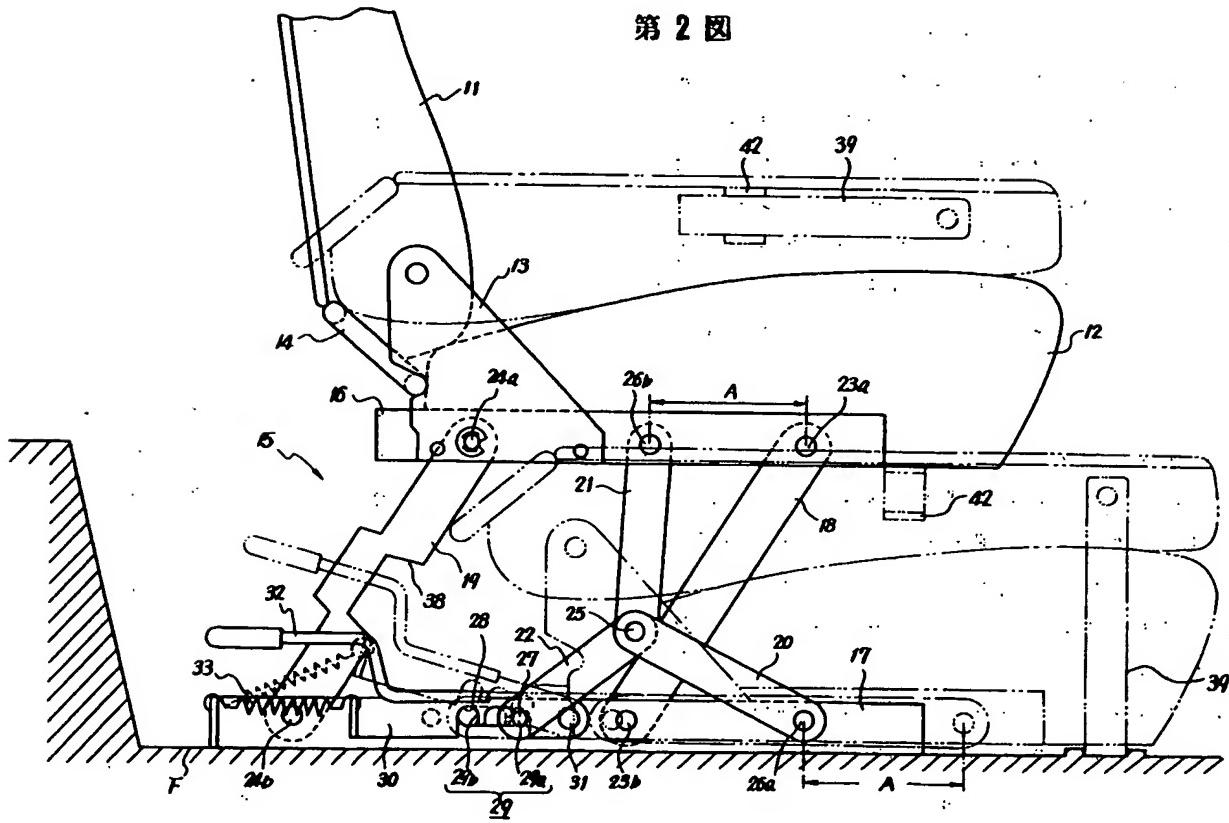
A



B



第2図



第3図

